# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 2009

# *Table of Contents*


The Board ..... 4

Message from the Chair ..... 5

Organizational Chart ..... 6

Financial Information 2009 ..... 7

Applications Received ..... 8

Special Authorities Processed ..... 9

Applications Received by Region ..... 10

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the *Public Vehicles Act* ..... 11

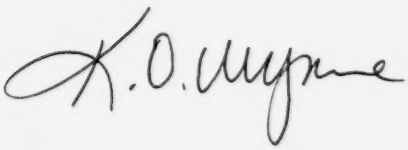
Summaries - Reasons for Decisions ..... 13

To: The Honourable David C. Onley
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2009.

Respectfully submitted,

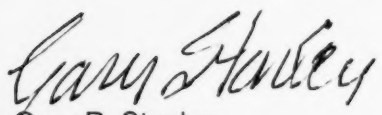


Kathleen O. Wynne
Minister

To: The Honourable Kathleen O. Wynne
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2009.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

# *The Board*

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act,* R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act,* 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

**Members of the Board** (as at December 31, 2009)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

# *Message from the Chair*

The Board is an arm's length agency of the Government of Ontario, reporting to the Minister of Transportation. Areas of activity for the Board include market entry control, licensing and administration of all economic enforcement and sanctioning activities related to the for-hire, intercity bus and limousine industries.

In the Province of Ontario, the industry is self-regulating with respect to disciplinary proceedings and the members of the industry continue to utilize the existing legislation to monitor industry activity and improve the image of the Ontario bus/limousine industry to the travelling public.

In addition, the Board continues to receive applications from individuals and companies for new licence areas. The Board is also continuing to issue licences to previously unlicensed limousine operators that fall under the definition of a public vehicle in the *Public Vehicles Act*.

The Board receives assistance from the Legal Services branch of the Ministry of Transportation to collect outstanding amounts owed by carriers to the Crown as a result of a decision regarding a hearing. I should mention that the majority of the carriers have been co-operative and have paid their assessed costs in their entirety.

The Board strives to control the over-all costs of its hearings, both public and written. Fewer parties are using counsel to represent them, hearing times are scheduled to accommodate the parties' requirements and evening hearings are scheduled to accommodate the availability of public witnesses.

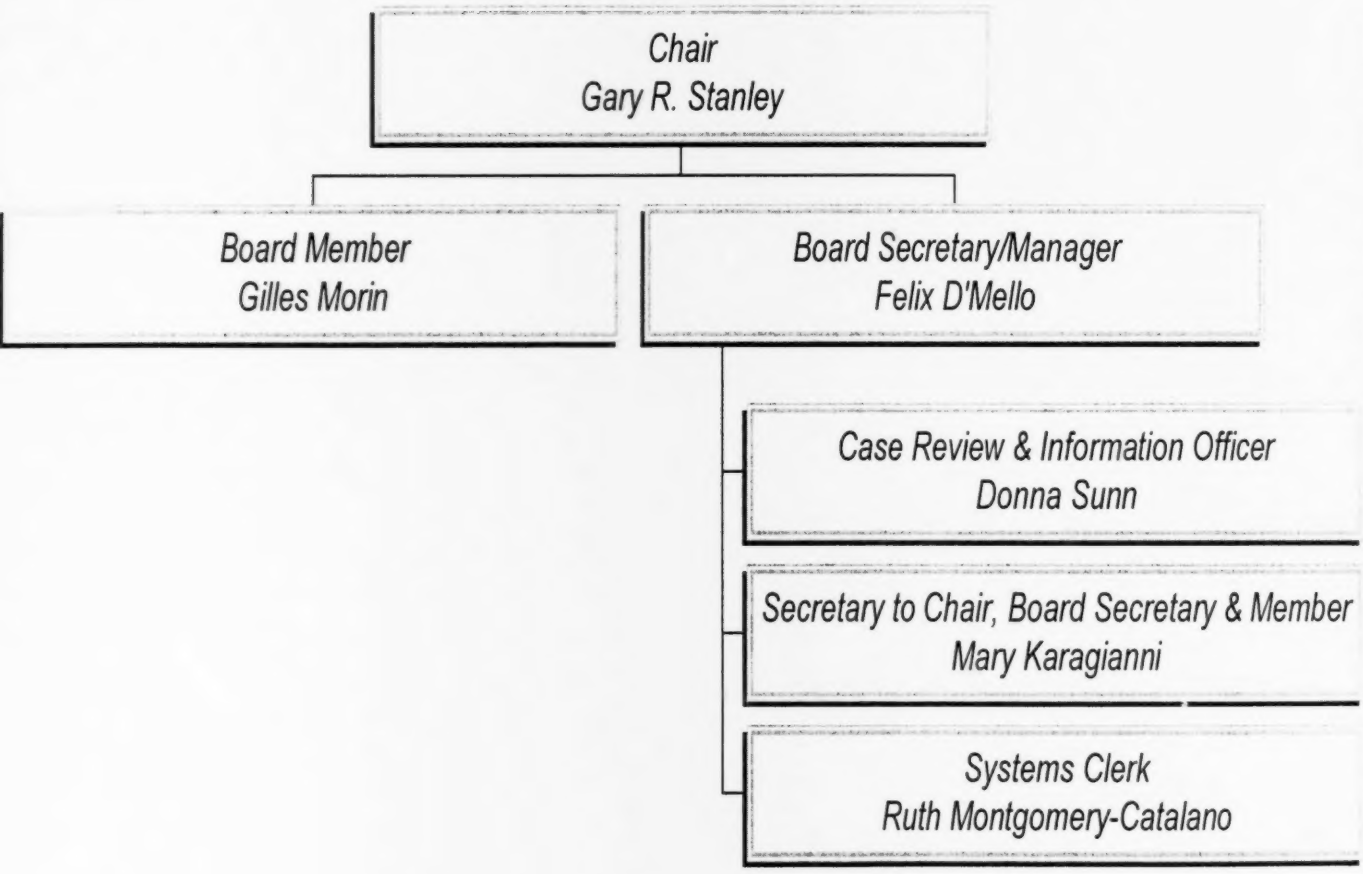
Decisions are issued on a timely basis; most within two weeks of the actual hearing.

Serving the public in a friendly, efficient and prompt manner continues to be a top priority with the Board and I am proud of the staff's record in 2009 in this regard.

***Gary R. Stanley***
***Chair***

## *Organizational Chart*

## *(at December 31, 2009)*



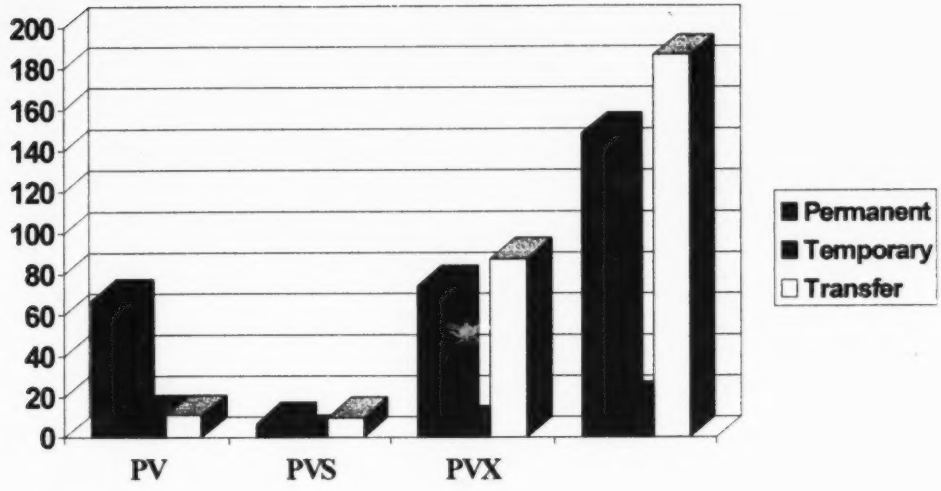
# *FINANCIAL INFORMATION*

| **Revenues/Recoveries** | **2009** | **2008** |
|---|---|---|
| Filing Fees | $ 67,041 | $ 88,584 |
| Costs Recovered for Hearings | 25,991 | 26,909 |
| Special Authorities | 4,590 | 10,165 |
| U.S. Exchange | 834 | 497 |
| **Total** | **$ 98,456** | **$ 126,155** |

| **Expenses** | | |
|---|---|---|
| Salaries, Wages and Benefits | $ 406,955 | $ 421,565 |
| Travel and communication | 22,220 | 22,988 |
| Equipment and supplies | 38,823 | 57,267 |
| **Total** | **$ 467,998** | **$ 501,820** |

| | | |
|---|---|---|
| **Net Cost of Board's Operations** | **$ 369,542** | **$ 375,665** |

# *Applications Received*

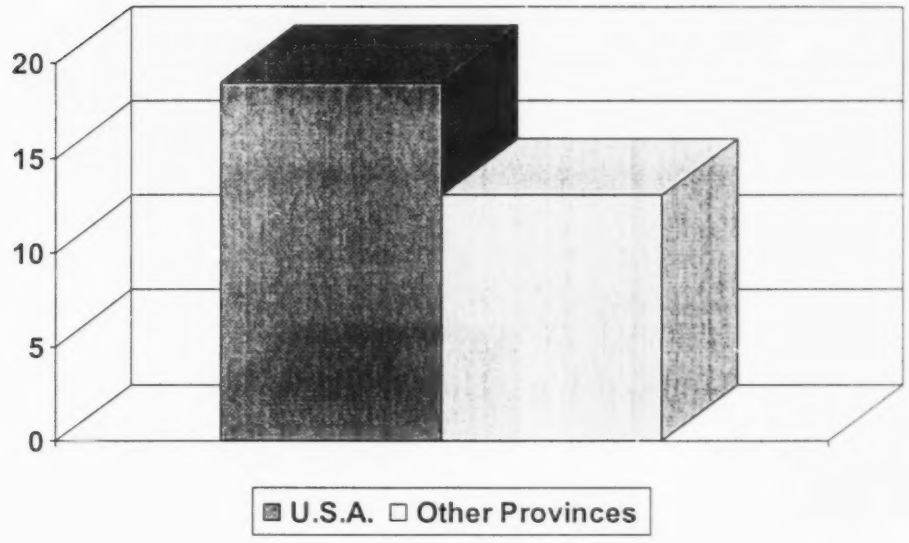



| Type/Class | PV | PVS | PVX | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Permanent | 67 | 7 | 74 | 148 |
| Temporary | 11 | 1 | 5 | 17 |
| Transfer | 11 | 2 | 8 | 21 |
| TOTAL | 89 | 10 | 87 | 186 |

Legend:

| | |
|---|---|
| PV | Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking) |
| PVS | Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY |
| PVX | Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking) |

# Special Authorities Processed




**APPLICANTS' HOME BASE**

| | |
|---|---|
| U.S.A. | 19 |
| Other Provinces | 13 |
| **TOTAL** | **32** |

# Applications Received by Region

| **Outside Ontario** | **36** |
|---|---|
| British Columbia | 1 |
| Manitoba | 1 |
| Nova Scotia | 2 |
| Saskatchewan | 1 |
| Quebec | 19 |
| U.S.A. | 12 |

**Ontario-Regional Boundaries**

| **Central Region** | **70** |
|---|---|
| Barrie | 8 |
| Durham | 9 |
| Halton | 5 |
| Hamilton | 6 |
| Niagara | 2 |
| Peel | 9 |
| Toronto | 19 |
| York | 12 |

| **Eastern Region** | **29** |
|---|---|
| Frontenac | 4 |
| Hastings | 4 |
| Ottawa | 4 |
| Peterborough | 2 |
| Prescott & Russell | 7 |
| Stormont, Dundas & Glengarry | 8 |

| **Northern Region** | **16** |
|---|---|
| Cochrane | 4 |
| Haliburton | 2 |
| Muskoka | 3 |
| Nipissing | 2 |
| Parry Sound | 3 |
| Sudbury | 1 |
| Timiskaming | 1 |

| **Northwestern Region** | **5** |
|---|---|
| Thunder Bay | 5 |

| **Southwestern Region** | **30** |
|---|---|
| Brant | 1 |
| Bruce | 3 |
| Essex | 10 |
| Lambton | 2 |
| Middlesex | 4 |
| Simcoe | 3 |
| Waterloo | 5 |
| Wellington | 2 |

# *Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act*

**The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.**

**Note: All costs assessed are payable to the Minister of Finance unless otherwise stated.**

| NAME/ADDRESS | DECISION | COSTS ASSESSED |
|---|---|---|
| Belca Tours & Coach Inc.<br>Toronto, ON | Operating licences suspended for 31 days | $3,049 |
| Robert & Carol Cuerrier Enterprises Limited<br>Hawkesbury, ON | Ordered to stop services | $500 |
| The Corporation of the County of Brant<br>Burford, ON | Ordered to stop arranging services with an unlicensed carrier | $925 |
| John Guerrieri<br>Clinton Township, Michigan<br>U.S.A. | Ordered to stop services | $1,000 |
| Hammond Transportation Ltd.<br>Bracebridge, ON | Ordered to stop services | $500 |
| Peter Hildebrandt<br>Longlac, ON | Ordered to stop services | $400 |
| 1725720 Ontario Inc.<br>Cambridge, ON | Ordered to stop services | $925 |

| | | |
|---|---|---|
| 1455239 Ontario Limited<br>Vaughan, ON | Application dismissed | $1,000 paid to the Board by the Applicant, DKM Coach Lines |
| Tony Palazzi<br>Kingsville, ON | Ordered to stop services | $1,891 |
| Parkinson Coach Lines 2000 Inc.<br>Brampton, ON | Ordered to stop services | $500 |
| Parkinson Coach Lines 2000 Inc.<br>Brampton, ON | Ordered to stop services | $500 |
| Tecumseh Cab & Lakeshore Taxi Inc.<br>Tecumseh, ON | Ordered to stop services | $1,000 |

# *Summaries - Reasons for Decisions*

**The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2009 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.**

| | |
|---|---|
| ***Public Vehicles Act*:** | ***PVA*** |
| ***Motor Vehicle Transport Act*:** | ***MVTA*** |
| **Scheduled Service:** | **A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.** |
| **Chartered Trip:** | **A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.** |

---

**Applicant:** **1726861 Ontario Inc.**
**o/a "Bus It Charters & Tours"**
**Toronto, ON**

**File No: 47290-RE(1)**

**Respondent:** Belca Tours & Coach Inc. ("Belca")

**Application:** Bus It Charters & Tours alleged that Belca operated in contravention of the *PVA* by transporting passengers in public vehicles without the proper insurance as required under the *PVA*.

**Applicant's Case:** The applicant alleged that:

- insurance on the public vehicles had been cancelled for a short duration;
- business had been conducted during that duration with no insurance coverage whatsoever;
- the president of Belca was fully cognizant of the company's buses being uninsured as he did all the arranging for the trips and also dispatched the vehicles;
- the president was not on vacation as he alleged during this period but was involved in all aspects of the business every single day;
- Belca owed back wages and other renumerations to a former employee and civil action had commenced in this regard; and
- the lack of insurance from March 29, 2009 to April 5, 2009 was verified by Belca's insurance company, Lombard Canada.

Bus It Charters & Tours requested the Board censure Belca for the serious contravention under the *PVA*.

**Respondent's Case:**

Belca replied that:

- insurance had been cancelled during this short duration to save money and the former employee was fully aware of that;
- the trips in question were not conducted by Belca but were arranged and organized by the former employee who had subsequently initiated this action before the Board;
- the former employee was terminated because he solicited all of Belca's accounts and took business away from Belca;
- the trips had been falsified; Belca was temporarily shut down; insurance had been cancelled and Belca has no records of the trips and the trips did not take place.

Belca requested the Board to dismiss the application.

**Decision:**

The Board stated that every licensed operator under the *PVA* must provide insurance as prescribed in the Regulations. Based on the evidence, the Board confirmed that there was no insurance coverage with Belca during March 29 and April 5, 2009.

Also, based on the evidence from the applicant, chartered trips were undertaken during this period. Were the trips undertaken under the authority of Belca or otherwise? Evidence that cash transactions were a normal part of Belca's operations and that invoices did not exist did raise concerns with the Board.

Belca's lack of co-operation with respect to providing insurance information to the Board also raised concerns.

An analysis of Trip Confirmations, Driver's Daily Logs and Vehicle Inspection Reports confirmed that:

- trips were conducted by Belca on April 4 and April 5, 2009 when the insurance coverage was cancelled;
- these trips were authenticated by Belca and verified by signatures of the drivers and the president, Mr. Semenov;
- the names of the contracting groups were also included; and
- there was no indication anywhere as to the amounts to be paid, nor were invoices presented at the hearing.

All this led the Board to conclude that Belca did operate public vehicles with no insurance coverage between March 29 and April 5, 2009. It was in Belca's interest to present the customers allegedly served to refute the allegations but Belca chose not to do so. The Board stated that it was the ultimate responsibility of the licensee to ensure that its operations comply with the legislation in every way. Belca failed to comply.

**The operating licences of Belca were suspended for the month of October 2009.**

**Applicant:** **Bluebird Bus Line Inc. ("Bluebird")** **File No.: 44091-G/H**
**Kapuskasing, ON**

**Respondent:** Lacroix Bus Service Inc. ("Lacroix")

**Applications:** Intra and extra-provincial applications to operate chartered trips from Hearst, Kapuskasing, Opasatika, Val Rita-Harty, Moonbeam, Fauquier-Strickland and Studholme.

**Applicant's Case:** Bluebird has been in business since 1974 and operates 17 buses. They operate school buses for the local Board of Education and had a limited public vehicle business. The public demand for a Class "A" motor coach service led to the filing of the applications. There was also a decrease in bus operators in the area. Bluebird was centrally located in the proposed licence area which would enable them to provide a better service. There was new development in the forestry and mining areas which could lead to an influx of more people and businesses in the area. In their opinion, there was a potential economic recovery in the area applied for to support them and the respondent.

The public witnesses testified that:

- they felt good about the economic environment in the region;
- they wanted the best possible rates, multiple quotes and more co-operation;
- school sports teams travel extensively depending on their success in tournaments when they may travel more often and to further destinations; and
- there should be more availability of buses, especially during the peak season.

**Respondent's Case:** Lacroix stated that:

- the economy in the area was down with no prospect of recovery for a long while. The declining population will also affect future business;
- its revenues from serving its tour company make up 30% of its market and the remainder is company generated revenue. The Class "A" motor coach revenues have been flat since 1997;
- the Kapuskasing Flyers Hockey Team was their largest customer and they had never lost a client due to customer dissatisfaction. There is a follow-up with all customers after each trip;
- its rates are comparative with other bus companies;
- adding another licensed carrier in the current economic situation would jeopardize Lacroix's future ability to serve the public. The financial impact would be disastrous in the long term; and

- based on Bluebird's pro-forma financial statements, Lacroix did not think that they would be able to provide the projected service as the figures were not accurate and the business plan was not sound.

Lacroix alleged that Bluebird had failed to meet the test of public necessity and convenience and the applications should be dismissed in their entirety.

**Decision:**

When making the decision, the Board considered the transportation needs of the public, the economic impact on Lacroix if the licences were granted, the viability of the proposed service and the applicant's ability to provide the service.

Most of the witnesses wanted a choice of carriers to obtain quotes and compare prices. The demand for service was not strong. They had been well treated by Lacroix and were satisfied with the service. There was no unmet public demand for an additional motor coach service. A new carrier would be taking a portion of the same market. The witnesses demanded competitive pricing and yet, had not done any comparative price shopping. For that matter, Lacroix's rates were only slightly higher than those proposed by Bluebird.

The witnesses did express a need for the use of class "D" vehicles and Lacroix presented no quantitative evidence that this would be detrimental to their operations.

Lacroix presented a strong case regarding the economic impact on its operations if the licenses were granted. Corporate revenues have been flat for the past ten years. There is a lot of uncertainty about the current economic conditions in the area. They have even reduced their fleet size. Their service was excellent and there was no evidence to the contrary.

In the Board's opinion, the introduction of a Class "A" carrier in the limited market in the current economic conditions would have a serious detrimental impact on Lacroix's operations. This would not apply to the introduction of a Class "D" operator in the area applied for.

The Board doubted that Bluebird could achieve their projections in the very limited market. In the Board's opinion, Bluebird's pro-forma financial statements were inaccurate and did not reflect all of the operating expenses incurred by a bus company.

**Based on the evidence, the applications to operate Class "A" vehicles were denied. The Board did however grant operating licences in Class "D" vehicles.**

**Applicant:** **Denny Bus Lines Ltd. ("Denny")** **File No.: 32250-A14/A15**
**Acton, ON**

**Respondents:**
1. Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")
2. Floyd Sinton Ltd. ("Sinton")

**Applications:** Intra and extra-provincial applications to operate chartered trips from Simcoe County.

**Applicant's Case:** Denny stated that they were currently authorized to operate chartered trips from Simcoe but only in Class "A" vehicles. These applications were being made to enable them to operate all classes of public vehicles.

The market demand is for smaller groups in smaller vehicles and hence this application to enable better utilization of equipment. It was their opinion that this type of service would have a negligible economic impact on the respondents.

Denny's equipment usage had declined in recent times as the public were looking for more economical ways to travel and were also travelling to different places. The population of Simcoe is growing but the size of the group tours is getting smaller. Licensing Denny would result in more employment in the travel sector and the public would be offered more choices of Class "D" vehicles.

Five public witnesses testified in support of the applications. They have used Denny for larger group tours but as the groups were getting smaller, they required smaller capacity vehicles in the future. They wanted to continue to use Denny because of their excellent service. Denny's rates were far less than that offered by the respondents and this was also an important factor when choosing a carrier. Often, the trips don't seem to sell and hence the need for smaller vehicles. No smaller vehicles were available at times. Money was important to schools, etc. and the respondents were more expensive than Denny. There is always a shortage of equipment for the end of year school trips.

Denny argued that the applications would meet the shift in public demand, the service would be more cost efficient and effective, would have no competitive impact and should be granted.

**Respondents' Case:** Hammond testified that corporate revenues have been declining over the past few years, especially in the mini-van activity bus vehicles. They disagreed that the market place was changing and that group sizes were getting smaller, requiring smaller vehicles. They felt that Denny had failed to meet the test of public need. Corporate revenues were declining in both Class "A" and Class "D" vehicles. They disagreed with the alleged population growth in Simcoe County and alleged that Denny presented out-of-date projections. The public evidence suggested that Hammond's service was good, they had never used smaller vehicles and the demand for service was scarce.

Sinton's business is primarily out of Simcoe. It has been in business since 1952 and employs over 300 people. They avoid dead-head costs as it is a significant charge to the customers. There had only been a minimal increase in the usage of Class "D" vehicles and Sinton always had equipment available. There was a decline in school enrolment compared to the previous year. There was no evidence of public need in support of the applications. Revenue from all classes of vehicles was decreasing and availability was increasing.

The respondents requested the Board deny the applications.

**Decision:**

The Board agreed that Denny did have the ability to provide the service. However, based on the evidence, the Board had grave concerns about the public need for the service and the impact on existing carriers if the operating licences were granted. The public evidence was minimal and did not demonstrate any real unfulfilled need for the service. The demand from the public in Simcoe for the service could easily be met by the respondents.

In the Board's opinion, Denny failed to meet the test of public need and convenience.

The evidence from the respondents was that business had been declining in Simcoe over the years and was substantiated by detailed corporate revenue statistics for the last few years. In the Board's opinion, licensing an additional carrier in the Simcoe area would only mean the further splitting of a diminished market.

**The applications were denied in their entirety.**

**Applicant:** **Dan Grant ("Grant")** **File No.: 47147/A**
**o/a "South Mountain Stagecoach/Transit"**
**South Mountain, ON**

**Respondents:**

1. Laidlaw Transit Ltd. ("Laidlaw")
2. R.A. Howard Bus Services Ltd. ("Howard")
3. Delaney Bus Lines Ltd. ("Delaney")

**Applications:**

Intra and extra-provincial applications to provide chartered trips from points in the Counties of Stormont, Dundas and Glengarry, Leeds and Grenville and Ottawa.

Also, an intra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between North Dundas and Ottawa.

**Applicant's Case:**

Grant purchased two coaches to provide a scheduled service for the residents of North Dundas to commute to Ottawa on a daily basis. There was no existing service and it would also eliminate the need for the public to rely on their personal vehicles. He would have parking lots en route and also wants to provide monthly passes to allow transfer to the Ottawa transit system for their convenience. The bus would eliminate the cars and would consequently be

environmentally friendly. The application for the scheduled service was supported by a petition that included the support of sixty individuals and three organizations for the chartered trip applications. Grant alleged that the Laidlaw buses are full with a waiting list and his applications would have no negative impact on them. The other respondents had been in business for many years and have large and established markets and customers. Grant's small operation would not hurt their business. Grant would serve an area where no public transportation is available.

**Respondents' Cases:**

Laidlaw alleged that:

- the proposed service would directly conflict with its daily run;
- the public support does not indicate a public need for the services applied for;
- it would be economically impacted if the licences were granted as the proposed service was in close proximity and could attract their customers; and
- it would reduce the viability of its service and result in reductions to its revenues, load factors and profit margins.

Howard stated that:

- it has provided service in its licensed area for many years and there have been no customer complaints;
- it provides a wide range of tours in a variety of equipment with well-trained drivers; and
- business has been in decline in recent months.

Delaney stated that:

- it provides a scheduled service to Ottawa and there has been no growth in this service, i.e. it has not reached a break-even point and is stagnant;
- it provides full chartered services which is actively marketed and responds to the needs of the public. It depends on its charter revenues to be successful and to maintain its employees; and
- approval of the applications would result in erosion of revenues and would be detrimental to its viability.

The respondents requested the Board to dismiss the applications.

**Decision:**

The Board took into consideration the transportation needs of the public, the impact on the existing services if the licences were granted, the viability of the proposed service and the applicant's ability to provide the service.

The Board was impressed with the substantial public support for the scheduled service. It also noted that the support for chartered trips was primarily to serve three customers. The service proposed by Grant differs from that offered by Laidlaw, i.e. the route and the equipment is different. There is no currently licensed carrier able

to provide the scheduled service applied for. Laidlaw failed to provide the Board with specific evidence of any negative impact on their operations if the applications were approved.

In the Board's opinion, Grant had proven a public need for the service.

The respondents have a statutory responsibility to show economic impact. However, no load factors, no revenue decline, etc. were provided. There was evidence in one instance that the bus was full with a waiting list. The Board could therefore not determine the negative impact on the respondents if the applications were granted simply because no evidence was presented in this regard. The Board could only conclude that there would not be any.

With respect to the viability of the proposed service, the Board concluded that Grant's proposed financial statement was reasonable and the applicant had previous experience in air transportation and customer service. Grant was innovative, had a business plan and the operation would be successful.

**The applications were granted with some restrictions.**

**Applicant:** **DKM Coach Lines Limited ("DKM")** **File No.: 45909-RE(1)**
**Toronto, ON**

**Respondent:** 1455239 Ontario Limited
o/a "Getaway Coach Lines" ("Getaway")

**Application:** DKM alleged that Getaway operated a chartered trip from Penetanguishene, a point not authorized in their operating licence.

**Applicant's Case:** DKM was aware of the pending illegal trip from Penetanguishene by Getaway and observed the entire pick-up. DKM was aware that Getaway did not have the authority to do the trip.

DKM, under cross-examination, admitted that they did not have the authority to do the trip from Penetanguishene.

**Decision:** An application filed in this matter can only be filed by an interested person, i.e. a person who has an economic interest in the outcome of the matter. This legislation, introduced in 1996 is to enable licensed carriers to monitor themselves with respect to contraventions under the *PVA*. You have to be a licensed carrier to file the application.

Evidence indicated that the trip originated from Penetanguishene and Getaway was the carrier. This fact was not denied. However, DKM testified under oath that they were not authorized to do the trip in question. Taking this into consideration, the Board questioned the validity of this application. In the Board's opinion, DKM did not qualify to make the application simply because they were not an interested person as defined in *the PVA*, i.e. they were not authorized to do the

chartered trip. Therefore, they had no interest in the outcome of the matter.

**The application was dismissed.**

**Applicant:** **Grand River Cab Inc. ("Grand River")** **File No.: 47232-RE(1)**
**Paris, ON**

**Respondent:** 1725720 Ontario Inc.
o/a "Paris Transportation Services" ("Paris")

**Application:** Grand River alleged that Paris was operating public vehicles without any authority and was operating in contravention of the *PVA* and should be ordered to stop the services immediately.

**Applicant's Case:** Grand River alleged that:

- Paris was not the holder of an operating licence;
- Paris operated its shuttle services and also a service for the County of Brant between the former Town of Paris and the County of Brant and was charging the passengers multiple fares. In doing so, they were operating public vehicles without an operating licence; and
- Grand River did have the proper authority and could provide the shuttle service.

**Respondent's Case:** Paris testified that:

- they had been offering the service for many years and operated according to the law;
- they are not affecting Grand River's business as they have been offering the service long before Grand River received their licence;
- Grand River's threatening actions were putting Paris' drivers and vehicles at risk;
- they were unaware of obligations under the *PVA*, but they would make the necessary application if they were found to be operating illegally ;
- they did charge passengers multiple fares for the service; and
- they would follow the directions of the Board's decision.

**Decision:** The Board had to decide if Paris was operating a public vehicle. As Paris transported passengers beyond a municipal boundary and charged the passengers individual fares, this service could only be done with a public vehicle operating licence. Paris did confirm that they provide this type of service. Under the circumstances, the Board concluded that Paris was operating in contravention of the *PVA*. They should apply for the appropriate operating licence and meet the statutory test of public need and convenience.

**Paris was ordered to stop the service.**

**Applicant:** **Grand River Cab Inc. ("Grand River")** **File No.: 47233-RE(1)**
**Paris, ON**

**Respondent:** The Corporation of the County of Brant ("Brant")

**Application:** Grand River alleged that Brant was arranging the transportation of passengers in public vehicles with a carrier, Paris Transportation Services ("Paris"), that did not hold an operating licence.

**Applicant's Case:** Grand River stated that:

- Brant claimed no knowledge of the *PVA* and yet the contract between the Brant and Paris was subject to the provisions of the *PVA*. The same was also confirmed in Brant's Master Plan;
- Paris was operating unlawfully and therefore Brant was arranging transportation with an unlicensed carrier and they were thereby contravening Section 2 (2) of the *PVA*;
- Grand River had made Brant aware of this contravention, but Brant chose to ignore their advice and continued to operate the service; and
- Paris did not have the proper insurance as required by Regulations under the *PVA*.

Grand River requested the Board order Brant to stop the arrangement.

**Respondent's Case:** Brant stated that:

- the contract had been awarded to Paris and Grand River had not tendered a bid on the contract;
- the carrier has the responsibility of ensuring that they had all the necessary licences to provide the service. They were not aware that Paris did not hold the required operating licence;
- the majority of the service was within the County of Brant which was exempt under the *PVA*. Only a very small portion of the operation fell under the *PVA*; and
- in their opinion, Brant did not arrange the transportation and were therefore not in contravention of the *PVA*.

Brant requested the Board to dismiss the application.

**Decision:** In a separate decision, the Board decided that the service provided by Paris to Brant was unlawful. The Board consequently had to decide if Brant was arranging this unlawful service.

Based on the Master Plan, Brant was fully aware that any contracts for transportation must comply with the laws of the province, i.e. only licensed carriers must be awarded contracts. In this matter, Brant awarded a contract to an unlicensed carrier. In the Board's opinion, by signing the contract, Brant "brought about an agreement or understanding" to provide the service. In doing so, it was the Board's opinion that Brant was arranging the transportation of passengers

with an unlicensed carrier.

**The Board concluded that Brant did contravene the *PVA* and ordered that this arrangement stop.**

**Applicant:** **McCoy Travel Limited ("McCoy")** **File No.: 45538-P/Q**
**Kingston, ON**

**Respondents:**

1. Joe Foley Bus Lines (Madoc) Ltd. ("Foley")
2. Franklin Coach Lines Ltd. ("Franklin")
3. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Applications:** Intra and extra-provincial applications to delete current restrictions on their operating licences; also expand the operating licences and make the temporary operating licences permanent.

**Applicant's Case:** McCoy stated that:

- they run both a bus and tour operation;
- they have been operating in complete compliance with their authorities;
- tour and charter revenues had increased in comparison to the previous year;
- Trentway (one of the respondents) had been a regular customer for the use of their vehicles;
- their coaches have no reclining seats;
- the senior population in the Kingston area had increased significantly and McCoy was capitalizing on this growth;and
- because of the reclining seats issue, they entered into a Lease Agreement with Have Bus Will Travel to serve the needs of the Kingston Frontenac hockey team.

In support of the applications, the public witnesses testified that:

- McCoy Tours uses the services of McCoy exclusively;
- there were at least two complaints a week related to the coaches having no reclining seats. On the longer trips, reclining seats were an absolute necessity;
- there was also a demand from tour groups in the U.S.A. for service;
- the majority of the public need for McCoy's service was from the Kingston, Belleville, Gananoque and Brockville areas;
- there was also a need expressed to serve overseas tour groups that start at Pearson, tour Ontario and Quebec before heading home;
- McCoy's service was always excellent and the drivers were very accommodating; and
- they supported a local company.

McCoy alleged that the demand for highway coaches with reclining

seats was overwhelming and the applications should be granted in their entirety.

**Respondents' Case:**

The respondents alleged that:

- McCoy should be penalized for operating illegally over the years and was continuing to do so, i.e. operating vehicles with reclining seats, entered into an unlawful lease agreement and also not operating pursuant to the terms of their operating licences;
- they were concerned that if the operating licences were granted, McCoy would have the authority to serve a very large area;
- they met customer demands and had the equipment to serve the public need;
- they had lost a lot of business to McCoy over the years primarily due to McCoy's illegal operations;
- the charter business was down and McCoy's lower rates were a serious concern to them; and
- the public evidence was weak and failed to meet the statutory test of public need and convenience.

**Decision:**

The Board considered:

(a) the transportation needs of the public;
(b) the impact on the respondents if the operating licences were granted; and
(c) the fitness of the applicant: financial, operational and safety.

The public evidence was full of praise for McCoy's excellent service, i.e. the drivers, the quality of vehicles, etc. McCoy's venture into transporting overseas tour groups (a business currently dominated by Quebec operators), was a very positive development and unique. The witnesses strongly supported McCoy to operate vehicles with reclining seats, as it was very important. It would make a difference in the quality of service, it was a preference and an absolute necessity. The seniors demanded this service.

The respondents, as interested persons, have to prove an economic impact on their operations should the operating licences be granted. The respondents provided no evidence in this regard, i.e. the income generated and the potential loss of income. Instead, they chose to question McCoy's fitness. In their opinion, McCoy was operating unlawfully, i.e. used reclining seats, operated unlicensed scheduled services to casinos, improper leasing of equipment, etc. For these reasons, they felt that the applications should be denied.

The respondents chose not to present any evidence of economic impact and the Board could only conclude that there would not be any.

With respect to the question of McCoy's financial status and its safety ratings, the Board concluded that they were both sound.

The question of McCoy's operations was the determining factor in the final outcome. Were they currently operating unlawfully?

Four drivers testified that there were no public vehicles in McCoy's fleet with reclining seats. The public witnesses stated likewise. In spite of the respondents' allegations, the Board concluded tat McCoy did not operate public vehicles with reclining seats.

Did McCoy operate an unlawful lease agreement with Have Bus Travel? The lease agreement in question did identify the vehicle involved in the lease, the parties to the lease and the name of the operators and their CVOR number. McCoy had no care or control of the vehicle during the lease, i.e. control over the driver, the insurance, etc.

**The Board concluded that based on its current operations, McCoy was not operating any services in contravention of its operating licences.**

**The applications were granted.**

**Applicant:** **Khalid Taleb ("Taleb")** **File No.: 47201**
**o/a "Easy Go Tour & Transport"**
**London, ON**

**Respondents:** Robert Q's Airport Inc. ("Robert Q")

**Application:** An application to transport passengers on a scheduled service between London and Pearson International Airport ("Pearson") in Mississauga in Class "D" vehicles.

**Applicant's Case:** Taleb stated that:

- he had previous transportation experience as a Station Manager for an airline;
- tourism was increasing in London and there was a need for the service applied for. Travel agents and the public were fully supporting the application. A poll of the public was also supportive of the application;
- he had a good location, had good staff, would offer a door-to-door service for $45.00 in 10-passenger vans. Robert Q's rate was more expensive and there was an additional charge to the public to be dropped at their homes;
- he currently has one vehicle and would be purchasing two more vehicles. He would run four trips a day; and
- he projected a load factor of four passengers to break even. He would operate seven days a week and was aware of the fuel requirements, oil charges and the wear and tear of the vehicles. He was also aware of the usage fees to operate out of Pearson. Travel agency business would compose 40% of his business and they would be paid a 10% commission. He would use a company

called Red Car to "meet and greet passengers" at Pearson.

The public witnesses testified that:

- they use Robert Q frequently. Robert Q provided a good service although sometimes the waiting times were a concern;
- competition would be good for the consumer;
- last minute bookings with Robert Q was a problem and the rates were high; and
- they generally had no problems with the service offered by Robert Q.

Taleb stated that the needs of the public were not being met and the operating licence should be granted. He was not a threat to the respondent as he proposed to run a small operation.

**Respondent's Case:**

Robert Q stated that:

- the granting of the operating licence to Taleb would have a significant economic impact on its operations;
- the applicant had failed to meet the statutory test of public need and convenience;
- there was only sufficient business in London to support them and another carrier who, through an oversight, did not file an objection to the application;
- the fares were low and you could not be in business if they got any lower;
- maintenance costs were high, i.e. fuel, insurance etc. The shuttle service was hard on the vehicles due to the excessive driving;
- passengers were now flying out of London Airport and consequently the ridership to Pearson was down;
- Taleb's projected operating statement was not realistic, i.e. depreciation expenses were too low, credit card charges were not realistic, the commission to the travel agents was low, no costs were included for advertising the business and staff and driver training costs were not budgeted for;
- operating costs of operating out of Pearson were under-estimated. He would not be allowed to use the services of Red Car as this would not be sanctioned by the other carriers using the service. Robert Q said that Taleb would not be able to meet his passengers at the airport;
- if the expense estimates were realistic, all profit would be eliminated;
- the public witnesses indicated that they were satisfied with the current service of Robert Q;
- there is an hourly service to Pearson and there was always space available. Granting an operating licence for the sake of competition was not a valid reason. Every fare lost by them would go straight to their bottom line profit;
- the City of London was facing high unemployment and there was no expected growth in the economy in the foreseeable future;

- based on Taleb's rate structure and his lack of knowledge of the industry, the business was "doomed" to failure; and
- the financial impact of granting the application would be significant, i.e. could lead to higher costs, cutting services and possibly discontinuing the service.

Robert Q asked the Board to dismiss the application.

**Decision:**

Eight witnesses testified in support of the application. They had used the services of Robert Q in the past and were basically satisfied with the service. There was the problem of last-minute bookings, non-availability and long waits at Pearson. The Board attributed these problems to the nature of the business and airline rules and not the ability of Robert Q to provide the service.

The eight witnesses had all used Robert Q in the past and if they were to now use Taleb, there would be a corresponding loss of passengers and fares to Robert Q's bottom line profit and the economic loss would be severe. In the Board's opinion, there was no public need for the service that was not already being met by Robert Q.

There is keen competition in London to serve Pearson Airport. There was space available on their vehicles; the airport market was declining. Licensing another carrier in the same market would have a serious economic impact on the existing carriers. The Board did not believe that it would be in the public interest to jeopardize the viability and continuation of the existing service by introducing a third parallel service in London.

The public in London was currently served by a shuttle service, buses, taxis, limousines and private automobiles with hardly any complaints. Merely the option of a third choice did not justify a need to licence another carrier.

There was nothing distinctive or unique about this proposed service or equipment. The proposed service was similar to that provided by Robert Q.

The Board was concerned about Taleb's lack of knowledge about the industry he was trying to get into. He lacked the depth of knowledge with respect to the financial projections and costs and airport procedures involved in the proposed business. The Board was concerned about the viability of the proposed service and market sustainability.

**The Board concluded that there was no public need for the service. The application, if granted, would impact Robert Q negatively. The public convenience was being met by Robert Q and doubted the viability of the proposed service.**

**The application was denied.**

autre transporteur sur ce marché aura un impact économique sérieux sur les transporteurs existants. La Commission ne croit pas qu'il est de l'intérêt public de mettre en danger la viabilité et la continuation du service existant en introduisant un troisième service parallèle dans le secteur de London.

Le public de London est présentement desservi par des services de navette, d'autobus, de taxis, de limousines et des automobiles avec peu de plaintes. La possibilité d'utiliser un autre transporteur n'est pas suffisante pour justifier l'émission d'un permis à un autre transporteur.

Il n'y a rien d'unique ou de distinctif dans le service proposé ou dans l'équipement. Le service proposé est similaire à celui donné par Robert Q.

La Commission est préoccupée par le manque de connaissance de l'industrie que Taleb tente de percer. Il n'a pas la profondeur des connaissances relativement aux projections financières et aux coûts et aux procédures aéroportuaires qui font partie de l'entreprise proposée. La Commission est préoccupée par la viabilité du service proposé et le maintien du marché.

- **La Commission conclut qu'il n'y a pas de besoin du public pour le service. Le service proposé aura un impact sur Robert Q si le permis est accordé. Robert Q rencontre la demande du public. La Commission doute de la viabilité du service proposé.**

**La demande a été rejetée.**

Ontario

# Commission des transports routiers de l'Ontario

## RAPPORT ANNUEL 2009

# *Table des matières*


La Commission ..... 4

Message du président ..... 5

Organigramme ..... 6

Information financière pour l'année 2009 ..... 7

Demandes reçues ..... 8

Demandes de permis spéciaux traitées ..... 9

Demandes de permis reçues par région ..... 10

Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* ..... 11

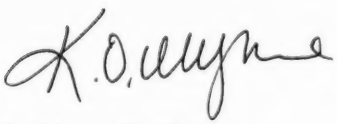
Résumés de décisions rendues ..... 13

À: L'honorable David C. Onley
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2009.

Respectueusement,

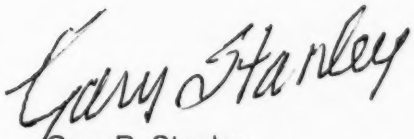


Kathleen O. Wynne
Ministre

À: L'honorable Kathleen O. Wynne, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2009.

Respectueusement,



Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

**Membres de la Commission** (au 31 décembre 2009)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

## *Message du Président*

La Commission des transports de l'Ontario est un tribunal quasi-judiciaire indépendant du Gouvernement de l'Ontario se rapportant au ministre des transports. Le contrôle de l'entrée des nouveaux exploitants dans l'industrie, l'émission de permis et l'administration de l'application de la loi et des sanctions reliées à l'industrie du transport par autobus et par limousines sont de la compétence de la Commission.

En Ontario, l'industrie s'autorégule en ce qui a trait aux procédures disciplinaires et les membres de l'industrie continue d'utiliser la législation existante afin de surveiller les activités de l'industrie et améliorer l'image de l'industrie ontarienne du transport par autobus et de limousines auprès du public voyageur.

La Commission continue de recevoir des demandes de permis de la part d'individus et de compagnies désirant étendre leurs territoires d'exploitation. De plus, la Commission continue d'émettre des permis aux exploitants de limousines dont les véhicules rencontrent la définition de véhicule de transport en commun de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

La Commission reçoit l'assistance du service juridique du Ministère des transports relativement à la collection des montants qui sont dus à la Couronne suite aux frais d'audience imposés par la Commission. Je dois mentionner que la majorité des transporteurs se sont montrés coopératifs et que les frais d'audience sont payés.

La Commission s'efforce de contrôler les coûts de ses audiences, soit documentaires ou publiques. Il y a moins de demandeurs qui utilisent les services d'un avocat pour les représenter. L'horaire des audiences est organisé de façon à accommoder les exigences des parties et les audiences du soir sont tenues de façon à accommoder la disponibilité des témoins du public.

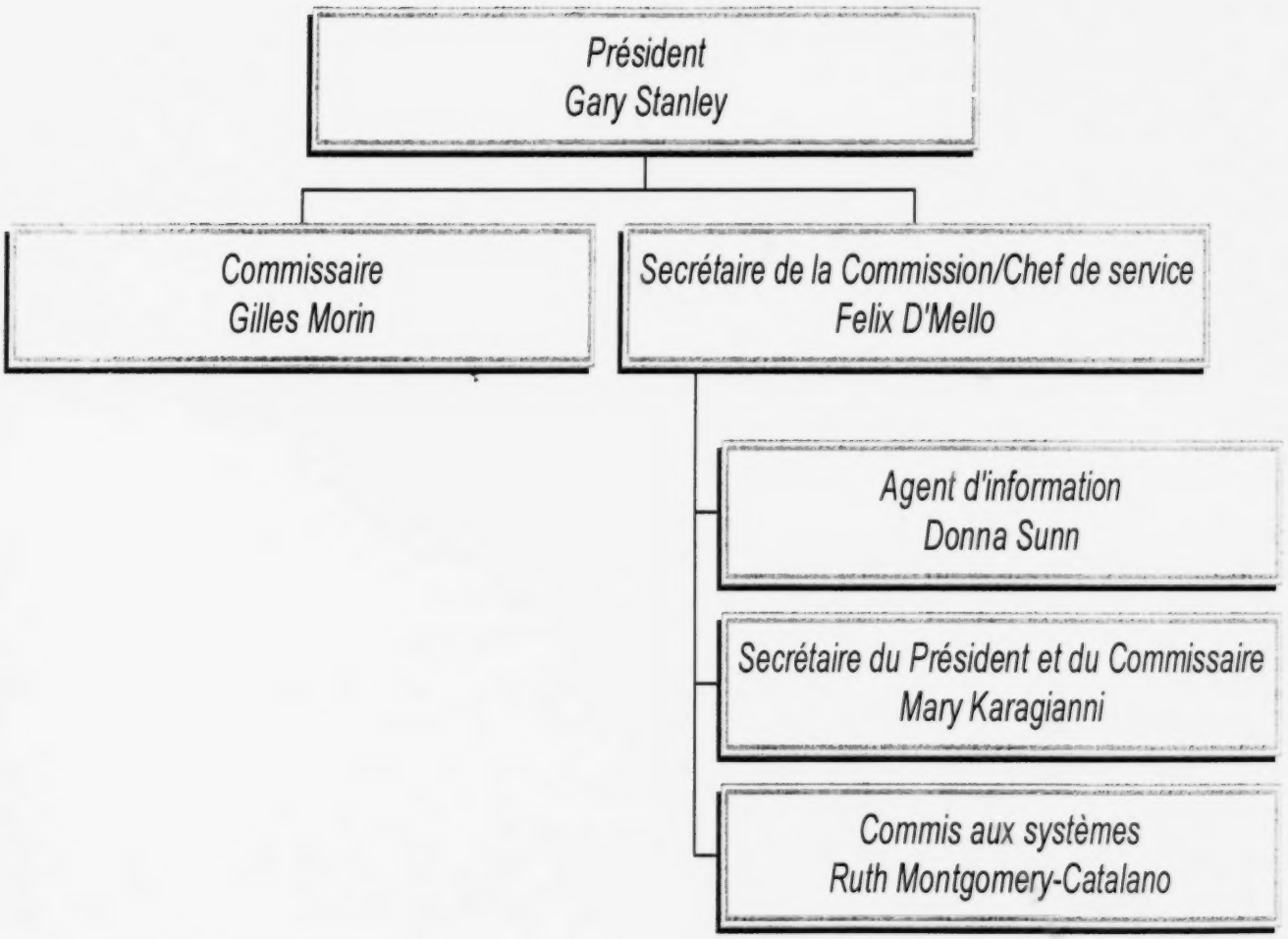
Les décisions sont rendues rapidement, habituellement dans un délai de deux semaines après la date de l'audience.

Offrir un service prompt, amical et efficace continue d'être une priorité pour la Commission et je suis fier de la performance du personnel de la Commission à cet égard.

***Gary R. Stanley***
***Président***

## *Organigramme*

## *(au 31 décembre 2009)*



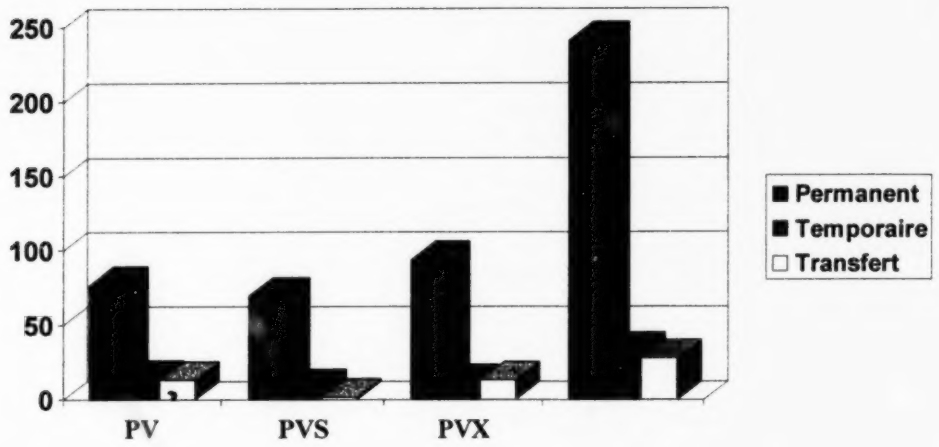
# *INFORMATION FINANCIÈRE*

| **Revenus/Recouvrements** | **2009** | **2008** |
|---|---|---|
| Frais de dépôt des demandes | 67,041 | 88,584$ |
| Frais d'audiences imposés | 25,991 | 26,909 |
| Demandes de permis spéciaux | 4,590 | 10,165 |
| Échange américain | 834 | 497 |
| **Total** | **98,456$** | **126,155$** |

| **Dépenses** | | |
|---|---|---|
| Salaires et avantages sociaux | 406,955$ | 421,565$ |
| Voyages et communications | 22,220 | 22,988 |
| Équipement et fournitures | 38,823 | 57,267 |
| **Total** | **467,998** | **501,820$** |

| | | |
|---|---|---|
| **Coût net d'exploitation de la Commission** | **369,542$** | **375,665$** |

# *Demandes reçues*

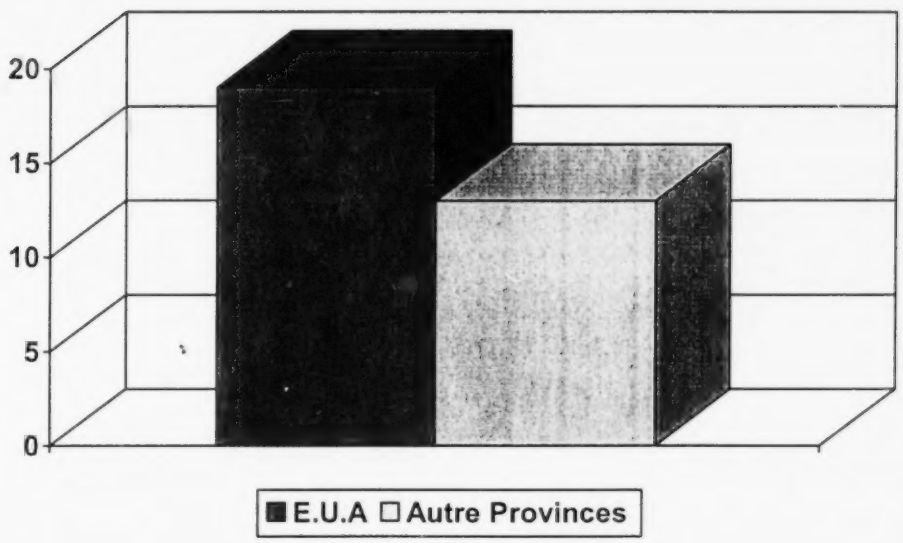



| Type/Catégorie | PV | PVS | PVX | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| **Permanent** | 77 | 70 | 94 | **241** |
| **Temporaire** | 14 | 8 | 11 | **33** |
| **Transfert** | 13 | 2 | 13 | **28** |
| **TOTAL** | **104** | **80** | **140** | **302** |

Legende:

| | |
|---|---|
| PV | Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale) |
| PVS | Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale) |
| PVX | Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale) |

# Demandes de permis spéciaux




**JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR**

| | |
|---|---|
| É.U.A | 19 |
| Autre Provinces | 13 |
| **TOTAL** | **32** |

# Demandes reçues par région

| **Extérieur de l'Ontario** | **36** |
|---|---|
| Colombie Britannique | 1 |
| Manitoba | 1 |
| Nouvelle Écosse | 2 |
| Saskatchewan | 1 |
| Québec | 19 |
| États-Unis | 12 |

**Frontières régionales de l'Ontario**

| **Région du centre** | **70** |
|---|---|
| Barrie | 8 |
| Durham | 9 |
| Halton | 5 |
| Hamilton | 6 |
| Niagara | 2 |
| Peel | 9 |
| Toronto | 19 |
| York | 12 |

| **Région de l'est** | **29** |
|---|---|
| Frontenac | 4 |
| Hastings | 4 |
| Ottawa | 4 |
| Peterborough | 2 |
| Prescott & Russell | 7 |
| Stormont, Dundas & Glengarry | 8 |

| **Région du nord** | **16** |
|---|---|
| Cochrane | 4 |
| Haliburton | 2 |
| Muskoka | 3 |
| Nipissing | 2 |
| Parry Sound | 3 |
| Sudbury | 1 |
| Timiskaming | 1 |

| **Région du nord-ouest** | **5** |
|---|---|
| Thunder Bay | 5 |

| **Région du sud-ouest** | **30** |
|---|---|
| Brant | 1 |
| Bruce | 3 |
| Essex | 10 |
| Lambton | 2 |
| Middlesex | 4 |
| Simcoe | 3 |
| Waterloo | 5 |
| Wellington | 2 |

# ***Résumés - Demandes en vertu des articles 2,10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun***

**Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.**

Note : À moins d'indication contraire tous les frais imposés doivent être payés au ministre des finances.

| NOM/ADRESSE | DÉCISION | FRAIS IMPOSÉS |
|---|---|---|
| Belca Tours & Coach Inc.<br>Toronto, ON | La Commission a ordonné la suspension des permis pendant 31 jours | 3,049$ |
| Robert & Carol Cuerrier Enterprises Limited<br>Hawkesbury, ON | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | 500$ |
| The Corporation of the County of Brant<br>Burford, ON | La Commission a ordonné à la Corporation de cesser l'utilisation de transporteurs ne détenant de permis | 925$ |
| John Guerrieri<br>Clinton Township, Michigan<br>U.S.A. | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | 1,000$ |
| Hammond Transportation Ltd.<br>Bracebridge, ON | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | 500$ |
| Peter Hildebrandt<br>Longlac, ON | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | 400$ |
| 1725720 Ontario Inc.<br>Cambridge, ON | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | 925$ |

| NOM/ADRESSE | DÉCISION | FRAIS IMPOSÉS |
|---|---|---|
| 1455239 Ontario Limited<br>Vaughan, ON | Requête rejetée | 1,000$ payés à la Commission par la requérante |
| Tony Palazzi<br>Kingsville, ON | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | 1,891$ |
| Parkinson Coach Lines 2000 Inc.<br>Brampton, ON | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | 500$ |
| Parkinson Coach Lines 2000 Inc.<br>Brampton, ON | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | 500$ |
| Tecumseh Cab & Lakeshore Taxi Inc.<br>Tecumseh, ON | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | 1,000$ |

# ***Résumés de décisions rendues***

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2006 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

| | |
|---|---|
| **Loi sur les véhicules de transport en commun:** | **LVTC** |
| **Loi sur les transports routiers:** | **LTR** |
| **Service sur horaire:** | Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service. |
| **Service nolisé:** | Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes. |

---

| | | |
|---|---|---|
| **Requérante:** | **1726861 Ontario Inc.**<br>**o/a « Bus It Charters & Tours »**<br>**(« Bus It Charters & Tours »)**<br>**Toronto, ON** | **Dossier: 47290-(RE(1)** |
| **Défenderesse:** | Belca Tours & Coach Inc. (« Belca ») | |
| **Requête:** | Bus It Charters & Tours a allégué que Belca a opéré en contravention de la LVTC en transportant des passagers dans des véhicules de transport en commun sans détenir la couverture d'assurance requise par la LVTC. | |
| **Preuve de la Requérante:** | La requérante a allégué que:<br>• la couverture d'assurance des véhicules de transport en commun a été annulée pendant une courte période de temps;<br>• l'entreprise a été exploitée alors qu'il n'y avait aucune couverture d'assurance;<br>• le président de Belca savait très bien que les autobus de la compagnie n'étaient pas couverts s'étant lui-même occupé de l'organisation de tous les voyages qui ont été faits et de la répartition des véhicules;<br>• le président n'était pas en vacances pendant cette période comme il l'a allégué mais il était très impliqué dans les activités journalières; | |

- Belca devait des arriérés de salaire et autre rémunération à un ancien employé et une action a été déposée à cet effet; et
- le manque d'assurance du 29 mars 2009 au 5 avril 2009 a été confirmé par la compagnie d'assurance de Belca, Lombard Canada.

Bus It Charters & Tours a demandé à la Commission d'imposer des sanctions à Belca pour cette contravention importante à la LVTC.

**Preuve de la Défenderesse:** Belca a répliqué que:

- l'assurance a été annulée pendant cette courte période afin d'épargner de l'argent et l'ancien employé était au courant;
- les voyages en question n'ont pas été faits par Belca. Ils ont été organisés par l'ancien employé qui par la suite a commencé les procédures auprès de la Commission;
- l'ancien employé a été congédié parce qu'il a sollicité les clients de Belca et a attiré ses clients; et
- les voyages ont été falsifiés. Les activités de Belca étaient temporairement suspendues. L'assurance a été annulée et Belca n'a aucun dossier sur ces voyages et les voyages n'ont pas été faits.

Belca a demandé à la Commission de rejeter la requête.

**Décision:** La Commission a indiqué que chaque détenteur de permis en vertu de la LVTC doit fournir la couverture prescrite par les règlements. Suivant la preuve établie la Commission confirme que Belca n'avait pas de couverture d'assurance pendant la période du 29 mars au 5 avril 2009.

De plus, la preuve présentée par la requérante démontre que des voyages nolisés ont été entrepris pendant cette période. Est-ce que les voyages ont été faits en vertu des permis de Belca ou autrement? Il y a eu preuve que des transactions en argent comptant faisaient partie des opérations normales de Belca et que des factures n'existaient pas. Cela préoccupe grandement la Commission.

Le manque de coopération de la part de Belca à fournir l'information relativement à la couverture d'assurance a aussi préoccupé la Commission.

Une analyse des confirmations de voyages, les feuilles des conducteurs and les rapports d'inspection journaliers ont confirmé que:

- les voyages du 4 et 5 avril ont été entrepris par Belca alors que la couverture d'assurance avait été annulé;
- ces voyages ont été authentifiés par Belca et vérifiés par les signatures des conducteurs et par le président, Mr. Semenov;

- les noms des groupes contractants ont aussi été inclus; et
- il n'y avait aucune indication relativement aux montants payés et aucune facture n'a été présentée à l'audience.

Tout cela a amené la Commission à conclure que Belca a exploité des véhicules de transport en commun sans détenir la couverture d'assurance requise entre le 29 mars et le 5 avril 2009. Il était de l'interêt de Belca de faire comparaître devant la Commission les clients que l'on allègue ont été desservis mais Belca a choisi de n'en rien faire. La Commission a déclaré que le transporteur a l'ultime responsabilité de s'assurer que ses opérations rencontrent les exigences de la loi. Belca a failli dans ses responsabilités.

**Les permis de transport de Belca ont été suspendus pendant le mois d'octobre 2009.**

**Demanderesse:** **Bluebird Lines Inc. (« Bluebird »)** **Dossier: 44091-G/H**
**Kapuskasing, ON**

**Opposante:** Lacroix Bus Lines Inc. (« Lacroix »)

**Demandes:** Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de Hearst, Kapuskasing, Opasatika, Val Rita-Haty, Moonbeam, Fauquier-Strickland and Studhome.

**Preuve de la Demanderesse:** Bluebird est en affaires depuis 1974 et exploite 17 autobus. La compagnie exploite des autobus pour le compte de la commission scolaire locale. Elle n'a que très peu de voyages utilisant des véhicules de transport en commun. Les demandes ont été déposées suite à la demande du public pour un service utilisant des véhicules de catégorie « A ». Bluebird est situé au centre du secteur faisant l'objet de la demande et de ce fait pourra donner un meilleur service. Il y eu des développements dans les secteurs forestier et minier et cela pourrait mener à un influx de personnes et entreprises dans leur secteur. La demanderesse est d'opinion il y a un potentiel pour une reprise économique suffisante dans le secteur faisant l'objet de la demande qui supporte la demanderesse et l'opposante.

La preuve des témoins du public est la suivante:

- ils sont positifs vis-à-vis l'environnement économique de la région;
- ils veulent les meilleurs taux possibles, des choix de taux et plus de coopération;
- les équipes sportives scolaires voyagent beaucoup dépendant de leurs succès dans les tournois et elles voyagent plus loin;
- il devrait y avoir plus d'autobus de disponible, surtout dans la période haute.

**Preuve de l'Opposante:** Lacroix a indiqué que:

- l'économie du secteur est déprimée and il n'y a pas de prospect qu'il y aura une reprise;
- ses revenus provenant de sa compagnie organisant des tours représentent 30% de son marché, le reste étant généré par la compagnie. Les revenus provenant du service fourni par les véhicules de catégorie « A » n'ont pas augmenté depuis 1997;
- l'équipe de hockey les Flyers de Kapuskasing est leur client le plus important. La compagnie n'a jamais perdu un client parce qu'il était insatisfait du service. Il y a toujours un suivi après chaque voyage;
- ses taux se comparent à ceux des autres compagnies d'autobus;
- d'ajouter un autre transporteur dans la situation économique actuelle mettra en péril la capacité de Lacroix de servir le public dans le futur. À long terme l'impact financier sera désastreux; et
- les états financiers pro forma fournit par Bluebird ne permettra pas de donner le service proposé du fait que les chiffres ne sont pas précis et le plan d'affaires sans fondement.

Lacroix soumet que Bluebird n'a pas démontré qu'il a rempli les exigences du test de nécessité publique et les demandes doivent être rejetées complètement.

**Décision:** En prenant sa décision, la Commission tient compte des besoins en transport du public, l'impact économique sur Lacroix si les permis sont accordés, la viabilité du service proposé et la capacité de la demanderesse de donner le service.

La plupart des témoins ont dit qu'ils veulent un choix de transporteurs de façon à pouvoir avoir une variété de taux afin de comparer les prix. La demande pour le service n'est pas importante. Le service de Lacroix est bon et ils sont satisfaits du service. Le public obtient le service dont il a besoin et conséquemment l'ajout d'un transporteur additionnel n'est pas justifié. Un nouveau transporteur prendra une portion d'un marché déjà existant. Les témoins veulent avoir des prix compétitifs mais ils n'ont rien faits pour comparer les prix. Les taux de Lacroix ne sont qu'un peu plus élevés que les taux de Bluebird.

Les témoins ont exprimé un besoin relativement à l'utilisation de véhicules de catégorie « D » et Lacroix n'a pas démontré de manière quantitative que cela lui sera préjudiciable.

Lacroix a présenté une bonne preuve relativement à l'impact sur ses opérations si les permis sont accordés. Les revenus corporatifs n'ont pas augmenté depuis les 10 dernières années. Il y a beaucoup d'incertitude au sujet des conditions économiques actuelles dans le secteur. Lacroix a diminué sa flotte. Le service fourni est excellent et il n'y a pas eu de preuve du contraire.

La Commission est d'opinion que l'introduction de véhicules de catégorie « A » sur un marché limité dans les conditions économiques actuelles sera préjudiciable à Lacroix. Mais cela sera différent pour les véhicules de catégorie « D ».

La Commission doute que Bluebird puisse atteindre ses projections dans ce marché très limité. La Commission est d'opinion que les états financiers pro forma présentés par Bluebird ne sont pas précis et ne reflètent pas toutes les dépenses qu'encoure une compagnie de transport de passagers.

**En se basant sur la preuve les demandes pour exploiter des véhicules de catégorie « A » sont rejetées. La Commission a accordé des permis pour exploiter des véhicules de catégorie « D ».**

**Demanderesse:** **Denny Bus Lines Ltd.** **Dossier: 32250-A14/A15**
**(« Denny »)**
**Acton, ON**

**Opposantes:** 1. Hammond Transportation Ltd. (« Hammond »)
2. Floyd Sinton Ltd. (« Sinton »)

**Demandes:** Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de points situés dans le comté de Simcoe.

**Preuve de la Demanderesse:** Denny a indiqué que présentement la compagnie est autorisé à opérer des voyages nolisés à partir du comté de Simcoe mais en utilisant des véhicules de catégorie « A » seulement. Le but de la présente demande est d'ajouter toutes les catégories de véhicules de transport en commun.

L'état du marché veut que les groupes sont plus petits et qu'ils sont transportés dans des véhicules plus petits. La présente demande va permettre une meilleure utilisation de l'équipement. Denny est d'opinion que ce type de service aura un impact négligeable sur les opposantes.

L'utilisation de l'équipement de Denny a diminué récemment du fait que le public recherche une façon de voyager qui est plus économique et qu'il voyage vers destinations différents. La population de Simcoe grandit mais la grosseur des groupes diminue. L'émission d'un permis à Denny va créer des emplois dans le secteur du voyage et le public aurait plus de choix de véhicules de catégorie « D ».

Cinq témoins du public ont témoigné au support des demandes. Ils ont utilisé Denny par le passé pour des groupes plus gros mais du fait que les groupes deviennent plus petits ils ont besoin de véhicules plus petits dans le futur. Ils veulent continuer à utiliser Denny à cause de son excellent service. Les taux de Denny étant

beaucoup plus bas que ceux des opposantes pèse dans leur décision. Souvent les voyages ne se vendent alors il faut utiliser un véhicule plus petit. Il peut arriver que les véhicules plus petits ne soient pas disponibles. Les dépenses en transport est important pour les écoles et les taux des opposantes sont plus chers que ceux de Denny. Il y a toujours un manque de véhicules pour les voyages de fins d'années scolaires.

Denny a déclaré que les demandes vise à rencontrer le changement dans la demande du public. Le service sera plus efficace et plus rentable, n'aura aucun impact compétitif et les demandes doivent être accordées.

**Preuve des Opposantes:**

Hammond a indiqué que les revenus ont décliné au cours des dernières années, plus spécifiquement dans le secteur des petits véhicules. La compagnie n'est pas d'accord que le marché est en train de changer pour des groupes plus petits requérant des véhicules plus petits. La compagnie est d'opinion que Denny n'a pas démontré que le public a besoin du service. Les revenus ont baissé autant pour les voyages en véhicules de catégorie « A » qu'en catégorie « D ». La compagnie est en désaccord avec Denny que la population de Simcoe augmente et Denny a présenté des projections qui ne sont pas à jour. La preuve du public a indiqué que Hammond donne un bon service, que les témoins n'ont jamais utilisé de petits véhicules et la demande for le service est rare.

Le secteur principal d'activité de Sinton est le comté de Simcoe. La compagnie est en affaires depuis 1952 et emploie 300 personnes. La compagnie évite de faire des voyages à vide parce que ce coût doit être passé aux clients. Il n'y a eu qu'une faible augmentation dans l'utilisation des véhicules de catégorie « D » et Sinton a toujours de l'équipement de disponible. Il y a une diminution de l'inscription scolaire comparativement à l'an dernier. Il n'y a pas de support du public pour les demandes. Les revenus provenant de l'utilisation de toutes les classes de véhicules ont diminué et la disponibilité augmente.

Les opposantes demandent à la Commission de rejeter les demandes.

**Décision:**

La Commission est d'accord que Denny a la capacité de fournir le service. Cependant, en se basant sur la preuve la Commission n'est pas convaincu qu'il existe un besoin pour le service et s'est montré préoccupée par l'impact sur les transporteurs existants si les permis sont accordés. La preuve de la part du public est faible et ne démontre pas qu'il existe un manque au niveau du service présentement offert. La demande existante peut être satisfaite par les opposantes.

La Commission est d'opinion que Denny n'a pas rencontré le test de la nécessité et commodité publiques.

La preuve de la part des opposantes a démontré que les affaires ont décliné dans le comté de Simcoe pendant les dernières années et cela a été démontré par les statistiques des dernières années qui ont été présentées en preuve. De l'opinion de la Commission, ajouter un transporteur dans le secteur de Simcoe aura pour résultat de diviser encore plus un marché réduit.

**Les demandes ont été rejetées.**

| | | |
|---|---|---|
| Demandeur: | **Dan Grant (« Grant »)**<br>**o/a «South Mountain»**<br>**Stagecoach/Transit**<br>**South Mountain, ON** | **Dossier: 47147/A** |
| **Opposantes:** | 1. Laidlaw Transit Ltd. (« Laidlaw »)<br>2. R.A. Howard Bus Services Ltd. (« Howard »)<br>3. Delaney Bus Lines Ltd. (« Delaney ») | |
| **Demandes:** | Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de points dans les comtés de Stormont, Dundas et Glengarry, Leeds et Grenville, et Ottawa.<br><br>Demande de permis de transport sur horaire entre North Dundas et Ottawa. | |
| **Preuve du Demandeur:** | Grant a acheté deux autobus afin de fournir un service de navette sur horaire aux résidents de North Dundas et Ottawa sur une base journalière. Il n'y a présentement aucun service et le service va éliminer l'usage de l'automobile. Il y aura des stationnements sur le chemin et les passagers pourront acheter une passe mensuelle qui permettra aux passagers de transférer au système de transport en commun d'Ottawa. L'autobus va éliminer les automobiles et conséquemment sera bon pour l'environnement. La demande pour le permis sur horaire est supportée par une pétition signée par soixante personnes et le service nolisé est supportée par trois organisations. Grant a indiqué que les autobus de Laidlaw sont pleins avec une liste d'attente et sa demande n'aura aucun impact sur cette compagnie. Les autres opposantes exploitent leurs entreprises depuis un bon nombre d'années et ont un marché et une clientèle bien établis. L'ampleur du service de Grant n'aura pas d'impact sur leurs entreprises. Le service de Grant servira un segment où il n'y a pas de service de transport public disponible. | |
| **Preuve des Opposantes:** | Laidlaw a allégué que:<br><br>• le service proposé va entrer en conflit direct avec son service journalier;<br>• le support de la part du public n'indique pas un besoin de la part du public pour le service proposé;<br>• le service proposé aura un impact direct sur la compagnie du fait qu'il est très proche de son service et qu'il pourrait attirer | |

ses clients; et

- le service va réduire la viabilité de ses services et mener à une réduction de ses revenus, dez coefficients d'occupation de ses véhicules et ses marges de profit.

Howard a déclaré que:

- la compagnie dessert le territoire couvert par ses permis depuis plusieurs années et il n'y a pas reçu de plaintes de la part des clients;
- la compagnie offre une étendue de tours utilisant une variété d'équipement conduit par des conducteurs bien formés; et
- les affaires ont décliné dans les derniers mois.

Delaney a déclaré que:

- il fournit un service sur horaire en direction d'Ottawa et qu'il n'y a pas eu de croissance du service i.e. que la compagnie n'a pas réussi à atteindre le seuil de rentabilité et le service est stagnant;
- la compagnie fournit des services nolisés qui sont activement publicisés et répondent aux besoins du public. La compagnie dépend de ses revenus de voyages nolisés pour réussir et maintenir ses employés; et
- l'émission des permis aura pour effet d'éroder ses revenus et sera préjudiciable à sa viabilité.

Les opposantes demandent que les demandes soient rejetées.

**Décision**:

Dans sa décision la Commission prend en compte les besoins en transport du public, l'impact sur les services existants si les permis sont accordés, la viabilité du service proposé et la capacité du demandeur de fournir le service.

La Commission s'est dite impressionnée par le support substantiel de la part du public pour le service proposé. Elle note aussi que le support pour les voyages nolisés provient principalement de trois clients. Le service proposé par Grant est différent de celui de Laidlaw i.e. le trajet et l'équipement sont différents. Présentement il n'y a pas de détenteurs de permis pouvant offrir le service sur horaire faisant l'objet de la demande. Laidlaw n'a pas fourni à la Commission de preuve spécifique démontrant l'impact négatif sur ses opérations si les permis sont accordés.

La Commission est d'opinion que Grant a prouvé qu'il y a un besoin du public pour le service.

Les opposantes ont la responsabilité statutaire de démontrer que le service aura un impact économique. Cependant, les opposantes n'ont pas présenté de statistiques démontrant un déclin dans les revenus ou des coefficients d'occupation. Il y a preuve que les

autobus sont pleins et qu'il y a une liste d'attente. Conséquemment en se basant sur la preuve présentée la Commission ne peut déterminer s'il y aura un impact économique si les permis sont accordés. La Commission ne peut que conclure qu'il n'y en aura pas.

Relativement à la viabilité du service proposé la Commission a conclu que les états financiers présentés par Grant sont raisonnables et le demandeur a déjà de l'expérience dans le transport par air et le service à la clientèle. Grant est innovateur, a un plan d'affaires et le service aura du succès.

**Les demandes ont été accordées avec certaines restrictions.**

**Requérante:** **DKM Coach Lines Limited (« DKM») Dossier: 45909-RE(1)**
**Toronto, ON**

**Défenderesse:** 1455239 Ontario Limited
o/a « Gateway Coach Lines » (« Gateway »)

**Requête:** DKM a allégué que Gateway a pris un voyage nolisé à Penetanguishene, un point qu'il n'est pas autorisé à servir

**Preuve de la Requérante:** DKM était au courant du voyage illégal que s'apprêtait à faire Gateway et a surveillé l'embarquement. DKM savait que Gateway ne détenait pas le permis requis pour prendre le voyage.

Gateway a admis lors du contre-interrogatoire que la compagnie ne détient pas le permis requis pour prendre un voyage à partir de Penetanguishene.

**Décision:** Une requête relativement à ce type de contravention ne peut être déposée que par une personne intéressée i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat du dossier. Cette législation adoptée en 1996 permet aux détenteurs de permis de se surveiller les uns les autres relativement aux contraventions à la LVTC. Une personne doit être détenteur de permis de transport afin de déposer une requête.

La preuve a démontré que le voyage a eu pour origine Penetanguishene et que Gateway était le transporteur. Ce fait n'a pas été nié. Cependant, DKM a témoigné sous serment qu'en vertu de ses permis de transport la compagnie n'est pas autorisée à prendre ce voyage. Prenant cela en considération la Commission s'est demandé si la requête était valide. La Commission est d'opinion que DKM ne peut déposer la présente requête parce que simplement la compagnie n'est pas une personne intéressée au sens de la LVTC. La compagnie n'est pas autorisée par ses permis à prendre un voyage nolisé. La compagnie n'a pas d'intérêt dans le résultat du dossier.

**Le requête a été rejetée.**

| | | |
|---|---|---|
| Requérante: | **Grand River Cab Inc.**<br>**(« Grand River »)**<br>**Paris, ON** | **Dossier: 47232-RE(1** |
| **Défenderesse:** | 1725720 Ontario Inc.<br>o/a « Paris Transportation Services» (« Paris ») | |
| **Requête:** | Grand River allégué que Paris a exploité des véhicules de transport en commun sans le permis requis en contravention de la LVTC et il devrait arrêter le service immédiatement. | |
| **Preuve de la Requérante:** | Grand River a allégué que:<br>• Paris ne détient pas de permis de transport;<br>• Paris opère son service de navette et exploite aussi un service de transport pour le compte du comté de Brant entre l'ancienne ville de Paris et le comté de Brant et demande des prix individuels. De ce fait Paris exploite un véhicule de transport en commun sans permis; et<br>• Grand River détient le permis nécessaire et peut fournir le service de navette. | |
| **Preuve de la Défenderesse:** | Paris a témoigné:<br>• que la compagnie offre ce service depuis plusieurs d'années et a toujours opéré légalement;<br>• le service offert ne peut affecter l'entreprise de Grand River parce que la compagnie offrait le service bien avant que Grand River obtienne son permis;<br>• les actions menaçantes de Grand River mettent en danger les conducteurs et les véhicules de Paris;<br>• que la compagnie ne connaissait pas les obligations imposées par LVTC et elle va déposer la demande nécessaire si elle se trouve à opérer illégalement;<br>• que la compagnie charge des prix individuels; et<br>• que la compagnie suivra les directions que la décision de la Commission imposera. | |
| Décision: | La Commission doit décider si Paris a opéré un véhicule de transport en commun. Paris a transporté des passagers au-delà des frontières municipales et charge des prix individuels conséquemment ce service ne peut être donné qu'en vertu d'un permis de transport de passagers. Paris a confirmé qu'elle donne ce type de service. Dans les circonstances, la Commission a conclu que Paris opère ce service en contravention de la LVTC. La compagnie doit déposer une demande de permis et rencontrer le test de la commodité et des besoins du public. | |

**La Commission a ordonné la cessation du service.**

**Requérante:** **Grand River Cab Inc.** **Dossier: 47233-RE(1)**
**(« Grand River »)**
**Paris, ON**

**Défenderesse:** La Corporation du comté de Brant (« Brant »)

**Requête:** Grand River a allégué que Brant a organisé le transport de passagers utilisant un transporteur, Paris Transportation Services (« Paris ») qui ne détient pas le permis requis.

**Preuve de la Requérante:** Grand River a indiqué que:

- Brant a déclaré qu'il n'était pas au courant de la LVTC cependant le contrat entre Brant et Paris est sujet aux dispositions de la LVTC. Cela est confirmé par le plan directeur de Brant;
- Paris a opéré illégalement et conséquemment Brant a arrangé le transport utilisant les services un transporteur ne détenant pas de permis et a donc contrevenu à l'article 2(2) de la LVTC;
- Grand River a avisé Brant qu'il contrevenait à la loi mais a choisi d'ignorer cet avis et a continué à exploiter le service; et
- Paris ne détient pas la couverture d'assurance prévue pas la réglementation adoptée en vertu de LVTC.

**Preuve de la Défenderesse:** Brant a indiqué que:

- le contrat a été accordé à Paris et Grand River n'a pas déposé de soumissions;
- le transporteur a la responsabilité de s'assurer qu'il détient tous les permis nécessaires afin de pouvoir offrir le service;
- la majorité du service est donné à l'intérieur des frontières du comté de Brant, lequel service est exempt de l'application de la LVTC. Seulement une petite portion du service est soumise à l'application de la LVTC; et
- Brant est d'opinion qu'il n'a pas organisé le transport et conséquemment ne contrevient pas à la LVTC.

Brant a demandé que la Commission rejette la requête.

**Décision:** Dans une autre décision, la Commission a décidé que le service offert par Paris pour le compte de Brant était illégal. La Commission a donc à décider si Brant a organisé ce service illégal.

En se basant sur le plan directeur, Brant savait très bien que tous les contrats accordés doivent se soumettre aux lois de la province i.e. les contrats doivent être accordés seulement à des détenteurs de permis. Dans ce dossier, Brant a accordé le contrat à un transporteur ne détenant pas de permis. En signant le contrat,

Brant « a conclu un contrat ou en est venu à un arrangement » afin d'offrir le service. Ce faisant, la Commission est d'opinion que Brant a organisé un service de transport en utilisant un transporteur ne détenant pas le permis requis.

**La Commission a conclu que Brant a contrevenu à la LVTC and a ordonné l'arrêt du service.**

**Demanderesse:** **McCoy Travel Limited (« McCoy »)** **Dossier: 45538-P/Q**
**Kingston, ON**

**Opposantes:**

1. Joe Foley Bus Lines (Madoc) Ltd. (« Foley »)
2. Franklin Coach Lines Ltd. (« Franklin »)
3. Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)

**Demandes:** Demandes de permis intra et extra-provincial de transport afin d'enlever des restrictions contenus dans les permis de transport, d'étendre les secteurs d'activités et de rendre les permis permanents.

**Preuve de la Demanderesse:** McCoy a indiqué que:

- la compagnie exploite une entreprise de transport par autobus et une entreprise d'excursions;
- la compagnie opère en respectant ses permis;
- les revenus provenant du service de transport et des excursions ont augmenté par rapport à l'année précédente;
- Trentway (une des opposantes) est un client régulier et uilise ses véhicules;
- les sièges des autobus ne s'inclinent pas;
- la population âgée de la région de Kingston a augmenté de manière significative et McCoy a su profiter de cette augmentation; et
- du fait que les sièges ne s'inclinent pas, McCoy a passé un contrat avec Have Will Travel afin de remplir les besoins de l'Équipe de hockey Kingston Frontenac.

Au support des demandes les témoins du public ont témoigné de la manière suivante:

- McCoy Tours utilise exclusivement les services de McCoy;
- les témoins se sont plaints au moins deux fois par semaine relativement au fait que les sièges des autobus ne s'inclinent pas. Pour les voyages plus longs, les sièges inclinables sont absolument nécessaires;
- il y a aussi une demande pour le service de la part de grossistes provenant des États-Unis;
- la majorité du support provient des secteurs de Kingston, Belleville, Gananoque et Brockville;

- il y avait aussi un besoin exprimé de desservir les tours en provenance d'outre-mer qui commence à Pearson, faisant le tour du Québec et de l'Ontario avant de s'en retourner chez eux;
- le service de McCoy est toujours excellent et les conducteurs accomodants; et
- ils veulent supporter une compagnie locale.

McCoy a allégué que la demande pour des véhicules de catégorie « A » dont les sièges s'inclinent est accablante et les demandes doivent être accordées sans restriction.

**Preuve des Opposantes:**

Les opposantes ont allégué que:

- McCoy doit être pénalisé pour avoir opéré illégalement par le passé et pour continuer de le faire i.e. qu'il opère des véhicules dont les sièges sont inclinables, qu'il a passé un contrat de location illégal et qu'il exploite son entreprise contrairement aux termes de ses permis;
- elles se disent préoccupées par le fait que si les demandes sont accordées McCoy aura le permis pour desservir un très large secteur;
- elles rencontrent la demande du public et elles ont l'équipement pour remplir les besoins du public;
- elles ont perdu plusieurs clients par le passé principalement à cause des opérations illégales de McCoy;
- les voyages nolisés sont en baisse et les taux bas de McCoy les préoccupent; et
- le support de la part du public est faible et ne rencontre pas le test de nécessité et commodité publiques.

**Décision:**

La Commission a considéré:

(a) les besoins en transport du public;
(b) l'impact sur les opposantes si les permis sont accordés; et
(c) l'aptitude de la demanderesse du point de vue financier, opérationnel et sécurité.

La preuve du public a encensé l'excellent service de McCoy, i.e. les conducteurs, la qualité des véhicules etc. L'entrée de McCoy sur le marché du transport de groupes venant d'outre-mer (un marché qui est dominé par des transporteurs québécois) constitue un développement positif et est unique. Les témoins ont supporté très fortement McCoy dans sa demande pour exploiter des véhicules ayant des sièges inclinables parce que cela est très important pour eux. Cela fait une différence dans la qualité du service, c'est une préférence et une nécessité absolue. Les personnes du troisième âge demandent ce type de service.

Comme personnes intéressés, les opposantes doivent prouver l'impact sur leurs opérations si les permis sont accordés. Les

opposants n'ont apporté aucune preuve d'un tel impact i.e. les revenus générés et les pertes potentielles de revenus. Elles sont d'opinion que McCoy a opéré illégalement i.e. a utilisé de l'équipement ayant des sièges inclinables, a exploité un service en

direction de casinos qu'il n'est pas autorisé à donner, a passé un contrat de location irrégulier etc. Pour ces raisons, les demandes doivent être rejetées.

Les opposantes n'ont pas présenté de preuve reliée à l'impact économique et la Commission ne peut que conclure qu'il n'y en a pas.

Relativement à la question du statut financier et de la cote de sécurité de McCoy, la Commission a conclu qu'ils sont sains.

L'interrogation relativement aux opérations de McCoy est le facteur déterminant dans la décision finale. Est-ce que McCoy opère illégalement en ce moment?

Quatre conducteurs employés par McCoy ont témoigné qu'aucun des véhicules dans la flotte de McCoy ont des sièges inclinables. Les témoins du public ont témoigné de la même façon. En dépit des allégations des opposantes, la Commission a conclu que McCoy n'opère pas de véhicules ayant des sièges inclinables.

Est-ce que McCoy a passé un contrat de location avec Have Bus Travel qui était illégal? Le contrat de location en question a identifié le véhicule impliqué, les parties au contrat et le nom des exploitants et leurs numéros IUVU. McCoy n'avait ni le contrôle ni la garde du véhicule pendant le contrat i.e. qu'il ne contrôlait pas le conducteur, de l'assurance etc.

**La Commission a conclu qu'en se basant sur la preuve McCoy n'a pas fourni un service en contravention de ses permis.**

**Les demandes ont été accordées.**

| | | |
|---|---|---|
| Demandeur: | **Khalid Taleb (« Taleb »)**<br>**o/a « Easy Go Tour & Transport »**<br>**London, ON** | **Dossier : 47201** |
| **Opposante:** | Robert Q's Airport Inc. (« Robert Q ») | |
| **Demande:** | Demande permis de transport de passagers sur horaire entre London et l'aéroport international Pearson (« Pearson ») à Mississauga en utilisant des véhicules de catégorie « D ». | |
| **Preuve du Demandeur:** | Taleb a déclaré: | |

- q u'il a de l'expérience en transport du fait qu'il a été un chef de station pour une compagnie aérienne;
- que le tourisme est en expansion dans la région de London et il y a un besoin pour le service proposé. Les agents de voyages et le public supportent complètement la demande. Un sondage effectué aussi démontre le support du public;
- qu'il a un bon emplacement, du personnel compétent, va offrir un service porte à porte à un taux de $45 utilisant un véhicule de 10 passagers. Les taux de Robert Q sont plus élevés et il y a un supplément si les passagers sont déposés à la maison;
- qu'il a présentement 1 véhicule et fera l'achat de deux autres. Il offrira 4 voyages par jour; et
- qu'il projète un coefficient d'occupation de 4 passagers pour qtteindre le seuil de rentabilité. Il va opérer 7 jours par semaine et connaît les exigences d'exploitation relativement au carburant, à la maintenance et l'usure des véhicules. Il connaît aussi les frais qui sont associés à l'exploitation à partir de Pearson. Les agences de voyages vont former 40% de sa clientèle et elles seront payées une commission de 10%. Il va utiliser une compagnie du nom de Red Car pour accueillir les passagers à Pearson.

Les témoins du public ont témoigné:

- qu'ils utilisent Robert Q fréquemment. Robert Q donne un bon service mais de temps en temps ils doivent attendre ;
- que la compétition sera bonne pour le consommateur;
- que les réservations de dernière minute sont un problème pour Robert Q et les taux sont élevés; et
- que généralement il n'y a pas de problèmes avec le service offert de Robert Q.

Taleb a indiqué que les besoins du public ne sont pas remplis et le permis doit être accordé. Il ne constitue pas une menace pour l'opposante parce qu'il n'exploitera qu'une petite entreprise.

**Preuve de l'Opposante:**

Robert Q a déclaré:

- qu'accorder un permis à Taleb aura un impact économique significatif sur ses opérations;
- que le demandeur n'a pas rencontré le test de la commodité et du besoin du public;
- qu'il n'y a pas suffisamment de clientèle pour lui et un autre transporteur, qui n'a pas déposé d'opposition à cause d'un oubli;
- que les taux sont bas et ne peuvent soutenir une entreprise s'ils étaient encore plus bas;
- que les coûts d'entretien sont élevés i.e. carburant, assurance etc. Le service de navette est dur sur les véhicules à cause de la conduite excessive;

- que les passagers partent maintenant de l'aéroport de London et conséquemment le nombre de passagers allant à Pearson diminue;
- l'état des dépenses projetées n'est pas réaliste i.e. les dépenses d'amortissement sont trop basses, les frais de cartes de crédit ne sont pas réalistes, la commission des agents de voyages est trop basse, les frais relativement à la publicité de l'entreprise n'ont pas été inclus et les coûts en personnel et en conducteurs n'ont pas été inclus dans le budget;
- les coûts d'opération à partir de Pearson sont sous-estimés. Il ne lui sera pas permis d'utiliser les services de Red Car parce que les autres transporteurs utilisant le service ne l'accepteront pas. Robert Q a dit que Taleb ne pourra pas rencontrer ses passagers à l'aéroport;
- si les dépenses étaient réalistes, il n'y aurait pas de profits;
- les témoins du public ont indiqué qu'ils sont satisfaits des services de Robert Q;
- il y a un service à toutes les heures en direction de Pearson et il y a toujours des places qui sont disponibles. Accorder un permis pour des raisons de compétition seulement n'est pas une raison valable. Chaque passager perdu va avoir un effet direct sur leurs profits;
- la ville de London fait face à un haut de chômage et on ne prévoit pas à une croissance économique dans le futur prévisible;
- en se basant sur la structure des taux de Taleb et son manque de connaissance de l'industrie, son entreprise est vouée à l'échec; et
- l'émission du permis aura un impact financier significatif i.e. des coûts supérieurs, des coupures de service et possiblement la cessation du service.

Robert Q a demandé à la Commission de rejeter la demande.

**Décision:**

Huit témoins ont témoigné au support de la demande. Par le passé ils ont utilisé les services de Robert Q et dans l'ensemble ils ont été satisfaits du service. Il y a des problèmes reliés aux réservations de dernière minute, la non-disponibilité et les longues attentes à Pearson. La Commission a indiqué que ces problèmes sont inhérents à ce secteur d'activité et non à la capacité de Robert Q d'offrir le service.

Les huit témoins ont tous indiqué qu'ils ont utilisé les services de Robert Q par le passé et l'utilisation des services de Taleb aura pour effet de diminuer le nombre des passagers utilisant Robert Q et ses revenus. Les pertes économiques de Robert Q seront importantes. La Commission est d'opinion qu'il n'y a pas de besoin du public qui ne soit pas déjà desservi par Robert Q.

La concurrence est sauvage dans la région de London pour desservir Pearson. Il y a des places de disponible dans les véhicules; l'achalandage de l'aéroport est en déclin. Ajouter un